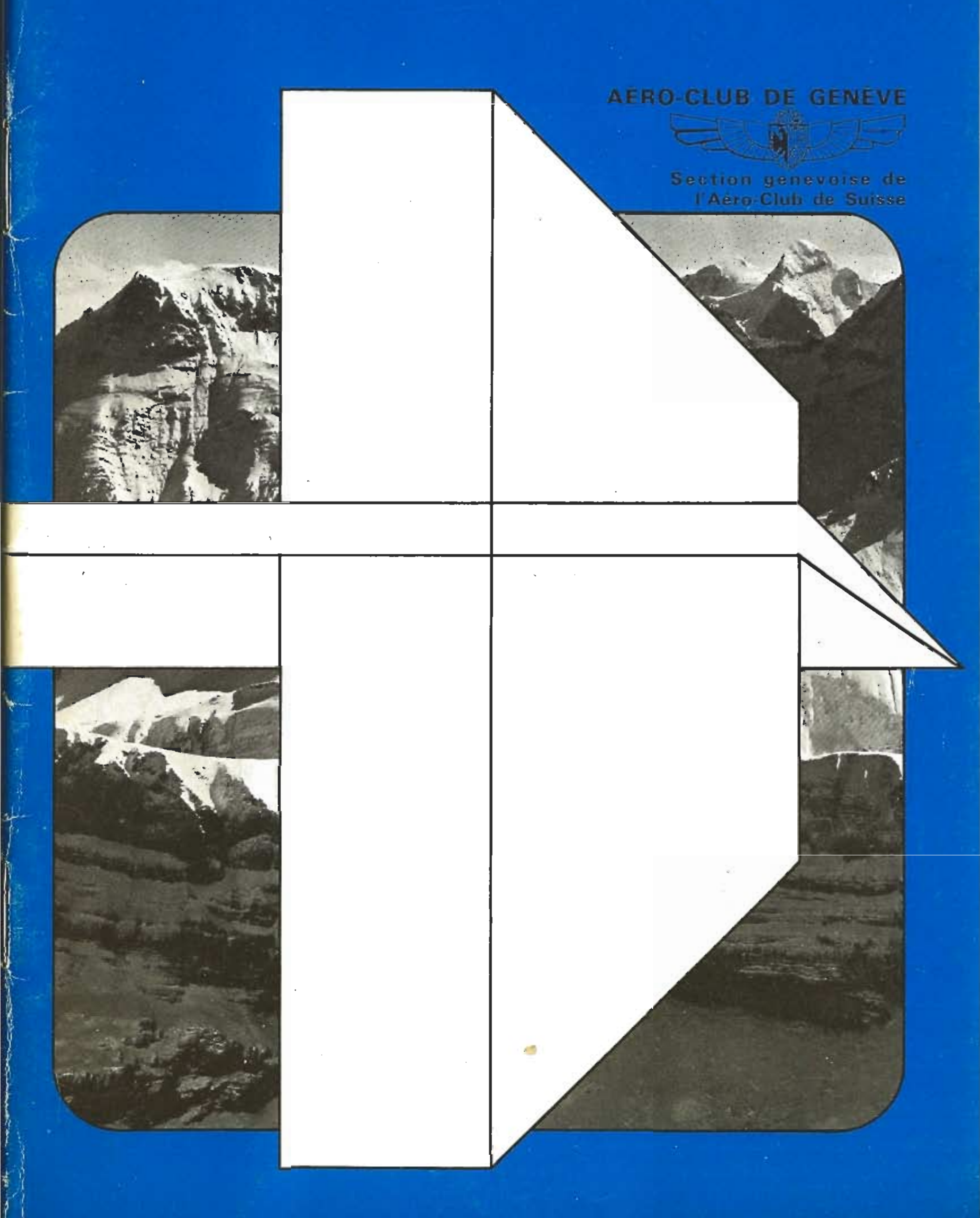
La Feuille Volante





LA FEUILLE VOLANTE

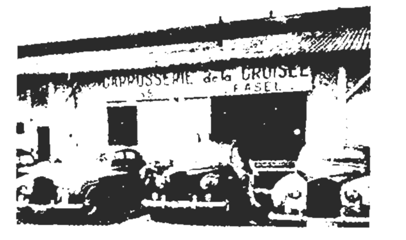
Bulletin de l'Aéro-Club de Genève (Section genevoise de l'Aéro-Club de Suisse)

Rédaction: Roger-Claude Schwerzmann, 17 av. Sainte-Clotilde, 1205 Genève, Tél. 28 95 72.

Administration: Aéro-Club de Genève, 11 *bis*, rue Toepffer, 1206 Genève, Tél. 46 66 33

Paraît 4 fois par an - N° 5 septembre 1981

FAVRE
exclusivités «Boutique Christian Dior»



éditorial



Des récits remontant à la nuit des temps relatent qu'à n'importe quelle époque l'humanité a cherché à s'élever dans les airs comme les oiseaux. Voler, ce fut et c'est le rêve de l'homme.

Et pourtant, ce rêve fut réalisé il n'y a pas si longtemps. En effet, l'histoire de l'aviation n'est pas ancienne, malgré les hommes de génie qui ont illuminé chaque siècle. Ce n'est qu'en 1783 que les frères Montgolfier effectuèrent la première ascension à l'aide d'un ballon à air chaud. En 1849, George Cayley se livra à plusieurs tentatives de vol avec son "Boy Glider" emportant un garçon d'une dizaine d'années. Quatre ans plus tard, il construisit le premier planeur monté par un adulte qui réussit un vol non contrôlé. En 1890, Clément Ader, à bord de son monoplan à vapeur "Eole", parvint à décoller grâce à la propre force de celui-ci. De 1891 à 1896, Otto Lilienthal contrôla par déplacement du corps ses vols planés. Et, bien sûr, beaucoup d'autres encore apportèrent de façon empirique leur contribution à la réalisation de ce but commun.

Enfin, en 1903, un 17 décembre, les frères Wright réalisèrent un vol contrôlé et soutenu à bord de leur aéroplane à moteur "Flyer 1". Malgré cette victoire, ce ne fut qu'une étape dans la course incessante de l'homme à se surpasser.

Est-ce la raison pour laquelle, chaque fois que je me rends à une manifestation aéronautique, je suis toujours étonné et émerveillé de constater que le vol exerce une fascination sur le public? Chacun y vient pour s'amuser et s'enthousiasmer dans une espèce de communion agréable, tous le nez levé vers le ciel.

C'est la fête de l'air.

R.-C. Schwerzmann

billet présidentiel



Voici que notre "Feuille Volante" en est à sa cinquième parution depuis que le Conseil de l'AERO-CLUB a décidé de reprendre, après une période de silence regrettable, la publication de cet organe local d'information et de liaison. Nul ne saurait contester que, sous sa forme renouvelée, elle est plaisante à lire; de plus, les quatre premiers numéros sont sortis de presses avec une régularité tout à fait remarquable.

Le mérite en revient, bien entendu, aux collaborateurs occasionnels qui acceptent de livrer des textes; à l'imprimeur, ponctuel et sérieux; aux dévoués préparateurs des expéditions postales, MM. Buricod et Monnet; mais aussi et surtout au "rédacteur en chef", M. Roger-Claude Schwerzmann. C'est grâce à la fidélité que ce dernier attache à la parole donnée, à son intransigeance en matière de délais, que notre modeste bulletin a revu le jour, existe.

Je souhaite du fond du coeur que M. Schwerzmann soit animé longtemps encore de sa conviction actuelle.

Car la "Feuille Volante" est l'expression d'un désir d'unité et de solidarité. Elle est, sur le plan matériel - sous la robe d'une couverture et par des pages d'écriture et de clichés - ce que l'AERO-CLUB représente du point de vue juridique : la source historique, le lieu de rencontre et le front de défense commune de disciplines aéronautiques multiples, mettant en oeuvre des techniques différentes mais fondées sur un amour unique : celui de l'air.

Sans doute peu nombreux sont-ils dans les divers Groupes, hormis les personnalités dirigeantes, ceux qui perçoivent ce que nous affirmons être une nécessité de coalition. Quand on pratique le pilotage à moteur, le vol à voile, le parachutisme, le modélisme, on s'intéresse avant toutes choses (c'est bien compréhensibles) aux détails concrets et personnels de la discipline de son choix; on y reste donc en quelque sorte confiné. Le goût des idées générales, le souci de tracer les lignes d'une politique d'association à long terme, tout cela ne passionne guère la majorité de nos membres, force est de l'avouer.

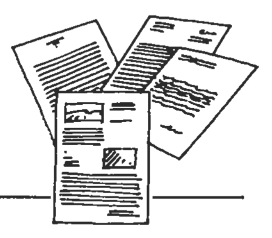
Pourtant, il faut absolument que les uns et les autres s'efforcent de dépasser leurs préoccupations particulières, d'élever le débat et d'avoir à l'esprit l'intérêt commun, s'ils ne veulent pas se condamner à oublier la raison même de leur loisir favori et, dès lors, à voir celui-ci être la prise facile de tous les dangers qui le menacent.

Ensemble, tous membres du même AERO-CLUB, nous serions très forts, si nous le voulions vraiment.

C'est pourquoi j'espère vivement que la "Feuille Volante" pourra continuer. Qu'elle trouvera, parmi les membres du Club ou ses amis, assez d'annonceurs pour financer sa publication; assez d'auteurs pour en alimenter le contenu; assez de lecteurs pour justifier l'effort que sa parution régulière exige.

(Jean-Pierre REBER)

nouvelles de la section



* Les 27 et 28 juin, sur son terrain de Laconnex-Athenaz, le GROUPE DE MODELISME a organisé son grand concours de semi-maquettes radiocommandées. Malgré un temps en partie pluvieux, cette manifestation fut un succès. Elle fut notamment l'occasion, pour le GROUPE, de constater avec le plaisir que l'on pense l'attitude bienveillante des autorités de Laconnex à son égard. Monsieur le Maire Terrier, en effet, répondant à une adresse du président Michel Roulin, eut à coeur de témoigner expressément aux modélistes son amitié et celle de la population. Le président de l'AERO-CLUB, Me Jean-Pierre REBER, invité à la soirée officielle, prit également la parole.

* De même, il a assisté, le 22 août, à la magnifique commémoration de la création, en 1961, du terrain de vol à voile de Montricher. Notre GROUPE DE VOL A VOILE était, bien entendu, co-organisateur de cette fête avec le Groupe de Lausanne. Parmi les orateurs, le président Paul Guniat prononça une allocution au nom des vélivoles genevois, tandis que M. Marc Dugerdil s'exprima au nom de la Fondation. Chacun sait que M. Dugerdil a été l'un des plus efficaces promoteurs de Montricher.

* Ces joyeuses festivités ne doivent pas faire oublier, du reste, les résultats souvent remarquables obtenus par les adeptes de telle ou telle discipline dans la compétition. A cet égard, le comportement du GROUPE DE VOL A VOILE est exemplaire. Qu'on en juge : au mois d'avril, M. Yves Dugerdil participait à un championnat régional au Tessin; à la fin du même mois, M. Paul

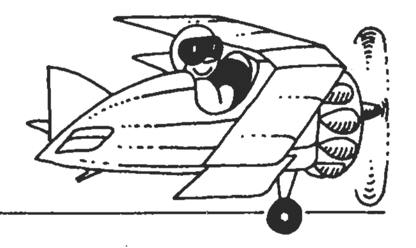
Guniat se classait 7ème aux championnats suisses à Birrfeld; à fin mai, à Bellechasse, 4 pilotes participaient aux championnats romands en obtenant les 5ème, 6ème, 7ème et 8ème rangs; enfin, récemment, M. Paul Guniat (encore lui !) arrivait 9ème à la Coupe du Monde de vol alpin.

* Ajoutons que, malheureusement, lors de l'épreuve disputée au Tessin, notre ami Yves Dugerdil a été victime d'un très grave accident. Il s'en remet peu à peu. Nous lui souhaitons un complet rétablissement.

* Dans le domaine de l'aviation à moteur, MM. Roland Andrey, Henri France, Bruno Keppeler et Jean-Pierre Reber, tous quatre membres de l'AERO-CLUB, ont pris part à la première "Air Transat" avec deux bimoteurs. Cette épreuve, disputée en juin, consistait à rallier Bridgeport, près de New-York, à partir de Paris - Le Bourget, puis à revenir à Beauvais après un jour de neutralisation aux U.S.A. L'équipage Andrey-France s'est classé 15ème en temps réel et 19ème en temps compensé; l'équipage Keppeler-Reber s'est trouvé au 10ème rang en temps réel et au 20ème en temps compensé.

* Signalons, pour terminer, que, le 4 juillet, l'Union des sections romandes de l'Aéro-Club de Suisse tenait une assemblée de routine à Bex. Le président de la section genevoise y représentait celle-ci.

groupe de vol à moteur



Objet : Programme des loisirs 1981

Monsieur, Madame et cher Collègue,

Fin juillet 1981, le Président de la commission des loisirs, Monsieur Jean Rubeli, par une lettre adressée au Président du Groupe, a décidé de mettre fin à son activité de responsable des loisirs, pour des raisons personnelles.

Votre Comité a repris le dossier des diverses manifestations prévues jusqu'à la fin de l'année. Il a décidé que la manifestation prévue le 29 août -annoncée par erreur pour les 30 et 31 août- était reportée au dimanche 4 octobre avec renvoi au dimanche 11 octobre en cas de conditions météorologiques défavorables.

A cette occasion, pour marquer le 20ème anniversaire du Groupe Vol à Moteur, nous avons décidé d'inviter tous les groupes de vol à moteur de Suisse à participer à un concours à Genève. Simultanément se disputera le concours d'atterrissages annuel. Ces deux compétitions seront dotées de prix.

Taxe d'inscription de fr. 10.-- pour le concours sera perçue sur place.

Nous souhaitons vivement que vous aurez à coeur de participer à ces festivités qui se dérouleront de la manière suivante :

de	08.00 h	à	11.00 h	:	concours d'atterrissages réservé aux membres du Groupe Vol à Moteur
de	11.00 h	à	13.00 h	:	arrivée des participants extérieurs
de	12.30 h	à	14.00 h	:	repas sur place
de	14.00 h	à	15.30 h	:	concours d'atterrissages ouvert à tous

16.30 h DISTRIBUTION DES PRIX

18.00 h APERITIF DE CLOTURE OFFERT PAR LE GROUPE VOL A MOTEUR

Il est évident que le Comité aura besoin de bonnes volontés. Que ceux qui veulent bien participer s'annoncent sur la liste ad hoc affichée au Club. D'avance, merci.

LE PRESIDENT
Michel Favre

L'un de nos vétérans, Monsieur Robert Meyer, breveté d'avant-guerre et membre de notre comité une fois la paix retrouvée, a connu les heurs et malheurs des propriétaires d'avions contraints à changer de lieu de stationnement au gré des travaux d'agrandissement de l'aéroport.

Ce fut pour lui comme pour de nombreux autres la rançon du progrès.

Monsieur Meyer a bien voulu nous faire part, sous la forme d'une lettre à un ami, de sa nostalgie de cette époque.

Cher François,

J'ai fait l'autre nuit un rêve tellement étrange et incroyable que je crois devoir te le raconter. Je rêvais donc que j'habitais depuis plusieurs dizaines d'années dans l'Hôtel du Grand Hangar à Cointrin, j'y avais mes habitudes et on me traitait en ancien et fidèle client. Pourtant un certain jour le chef de réception me fit savoir qu'il n'y avait plus de chambre disponible et qu'on me logerait dans une nouvelle annexe où quelqu'un m'accompagnerait.

Nous partîmes donc ensemble dans ma voiture et durant le trajet mon passager m'entretint sur ce changement: "C'est un peu plus loin, environ 4 km depuis l'Hôtel du Grand Hangar, soit 8 km aller et retour, de plus au Grand Hôtel le parking pour votre auto était pratiquement à côté de la porte de l'hôtel, là-bas, il y a environ 300 m à marcher, mais ajouta-t-il, ce n'est vraiment gênant, que lorsque vous avez des bagages ou s'il pleut! Evidemment sur l'étage à côté de votre chambre vous aviez tout le service dont vous pouviez avoir besoin, maintenant ce ne sera plus le cas, il faudra vous déplacer pour obtenir ce que vous désirez."

A vrai dire, je ne me sentais pas enthousiasmé par ces descriptions, mais je pensais qu'il noircissait un peu la situation. Nous arrivâmes ainsi au parking et pendant que nous marchions jusqu'à la nouvelle annexe mon accompagnateur ajouta: "il faut encore que vous sachiez que cette annexe, contrairement à l'Hôtel du Grand Hangar, n'est pas chauffée, qu'il n'y a pas d'eau disponible, ni de téléphone pour l'extérieur, et que les lourdes portes au lieu de s'ouvrir électriquement doivent être poussées à la main."

Je n'en croyais ni mes yeux, ni mes oreilles, tant était grande ma stupéfaction, lorsque je vis tout à coup mon accompagnateur arborer un large sourire et me dire avec une évidente satisfaction: "vous savez pour vous être agréable et quoiqu'il en ait été question, vous ne paierez ici pas plus cher que dans l'Hôtel du Grand Hangar!".

A ce moment j'eus un tel sursaut que cela me réveilla et je compris combien ce rêve était invraisemblable et absurde. Mais je te jure ce qu'on peut rêver c'est incroyable!

Bien à toi.

Robert Meyer

Rapport de gestion

Assemblée générale du 30 avril 1981

Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs et chers Collègues,

C'est à moi qu'échoit une fois encore l'honneur et le plaisir de vous présenter le rapport de gestion de l'exercice écoulé rendant compte des activités déployées par le Comité que vous avez élu le 9 avril 1980.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, si j'ose dire, je vous prie de bien vouloir vous lever pour rendre hommage à ceux de nos membres qui nous ont quittés en mars 1980. Vous vous souvenez sans doute que nous avons eu la douleur de perdre dans un même accident Réginald BATSCHLET et Bernard LACIER. Kimon ZERVOS est également décédé en 1980. Depuis le début de l'année, nous avons aussi eu a déplorer le décès de Edgard FISCHER. Enfin, rendons hommage au pionnier Henri DUFAUX qui s'est éteint dans sa 102ème année, la veille de Noël. ...Je vous remercie.

Un mot encore sur la carrière d'Henri DUFAUX qui, comme vous le savez sans doute, était un homme d'un esprit incroyablement universel : peintre, inventeur, mécanicien, anthropologue, ce sont quelques unes des activités qu'Henri DUFAUX a menées tout au long de sa vie avec autant d'efficacité que de discrétion. Sans lui, nous ne serions certainement pas réunis ce soir entre aviateurs. En effet, c'est à des hommes comme lui que notre activité de prédilection doit sa naissance.

Je me permets de rappeler que notre groupe a tenu à honorer ce pionnier en organisant un concours destiné à la jeunesse et qui a pu être patronné par Henri DUFAUX lui-même de son vivant.

L'exercice 1980 a été pour votre comité un exercice particulièrement remarquable dans le sens où nous n'avons probablement jamais eu autant de difficultés à surmonter.

En effet, au début 1980, nous avons dû nous séparer, à notre grand regret d'ailleurs, de Mme MARTINEZ, non pas en raison de ses services à la réception mais à cause des insuffisances constatées au niveau de la comptabilité auxiliaire des pilotes.

Chose curieuse mais hélas bien vérifiable par ceux d'entre vous qui sont chefs d'entreprise, en cette période ou l'Administration fédérale nous parle de statistiques de chômage, il n'a probablement jamais été aussi difficile de trouver du personnel qualifié. Si bien qu'après plusieurs tentatives infructueuses une commission a été chargée de trouver une remplaçante dans les meilleurs délais.

Deux personnes ont fonctionné à temps partiel et une troisième, comptable de profession, a été engagée à l'heure.
Ces différentes personnes n'ont malheureusement pas donné satisfaction.

Il a fallu se résoudre à trouver une autre solution. A la suite de nombreuses discussions, votre comité s'est résolu à régler ce problème de la manière suivante :

- engagement d'une secrétaire à plein temps
- traitement de la comptabilité tant générale qu'auxiliaire par les soins d'une société spécialisée

Plusieurs appels d'offres ont été faits et finalement, compte tenu de la qualité des services, de la fiabilité dans le temps, des garanties de service et du coût financier, le chois s'est porté sur le Service de Comptabilité SA, société filiale de la Fiduciaire OFOR.

Compte tenu des délais normaux de mise en place de ces nouvelles structures, ce n'est qu'en 1981 que nous pourrons en recueillir les fruits.
Je tiens à souligner ici le dévouement et la compétence dont a fait preuve notre ami RIEBEN.

Je saisis également cette occasion pour démentir de la façon la plus nette et la plus formelle les rumeurs malveillantes qui ont circulé au sujet des finances de notre groupe, allant jusqu'à laisser entendre que des sommes auraient pu disparaître. Heureusement la vérification des comptes a démontré qu'il n'en est rien. Je souhaiterais que ceux qui sont si prompts à la critique démontrent la même promptitude lorsqu'il s'agit de donner un coup de main pour résoudre un problème comptable de gestion courante. Mais les choses et les gens étant ce qu'ils sont, je dois bien constater qu'il plus aisé de critiquer au bar que de consacrer de nombreuses heures gratuitement pour la gestion de son club. A bon entendeur !

Ces précisions étant faites, passons maintenant à l'examen des différentes rubriques traditionnelles.

Notre effectif, de 495 membres au 1er janvier 1980 s'est contracté à 471 personnes au 1er janvier 1981 à la suite des modifications suivantes :

- 43 admissions (+ 12)
- 26 démissions (- 9)
- 3 décès (+ 1)
- 38 personnes radiées d'office pour non paiement de cotisations (+ 27)

La diminution d'effectif constatée provient de la mise à jour définitive de nos fichiers et d'une décision du comité de ne plus conserver comme membres de notre association des personnes qui ne lui manifestent plus aucun intérêt puisqu'il faut aller jusqu'à la poursuite pour encaisser les cotisations.

Hormis cette mise à jour, l'effectif aurait été en progression de 20 personnes.

Le comité s'est réuni plus de 15 fois en séance de travail commune.
A ces séances, il convient d'ajouter les divers commissions :

- technique
- vol de plaisance
- loisirs
- collège des moniteurs

Je me plais à souligner ici l'excellente collaboration qui a régné au sein de ce comité, ceci en dépit de problèmes souvent difficiles à résoudre et d'opinions divergentes.

Si les discussions ont parfois été vives, elles sont toujours demeurées courtoises et amicales. Il en résulte un dynamisme renouvelé dont une bonne part est due aux nouveaux membres qui ont fait leur entrée en avril 1980. Ces constatations sont réjouissantes quant à la vitalité de notre club.

Trois personnes quittent le comité à la fin de cette législature et ont démissionné : M. Michel JACQUET, Vice-Président, dont les activités politiques ne lui laissent plus le loisir de se consacrer suffisamment à notre association et MM Michel RIEBEN et François REY qui ne désirent pas le renouvellement de leur mandat.

M. RIEBEN s'en va mission accomplie. En effet, l'objectif qu'il s'était fixé, doter notre groupe d'un outil de gestion moderne est atteint. Encore une fois merci.

ECOLE DE PILOTAGE

- 72 élèves ont suivi les cours de l'école (+ 5)
- 36 ont passé le brevet de pilote privé (-2)
- 2 ont réussi la licence restreinte de pilote professionnel sur avion (- 1)
- 1 a passé sa licence de pilote privé hélicoptère (+ 1)

L'école, qui a été dirigée par notre chef pilote Arlette BORRADORI, a pu compter sur la collaboration de 15 moniteurs de vol tant avion qu'hélicoptère.

En trois sessions, 7 cours d'instruction aéronautique préparatoire ont été organisés suivis par 22 élèves logés sur place. (+ 4)

L'école a également organisé toute une série de cours théoriques dont je ne vous donnerai pas la longue liste cette année.

Durant l'exercice écoulé, l'écolage s'est déroulé sans incident. Cette constatation tend à démontrer que les craintes formulées depuis plus de 20 ans par l'aéroport au sujet de la cohabitation de notre école avec le trafic commercial sont sans fondement.

L'autorisation générale d'exploiter une école de vol à moteur nous a été renouvelée par l'Office fédéral de l'air pour une période de 5 ans dont l'échéance a été fixée au 7 novembre 1985.

Au chapitre des heures de vol, les résultats sont les suivants en 1980 par rapport à 1979 :

	1980	1979	écart
école	1908	2459	- 551
tourisme	1784	1890	- 106
total	3692	4349	- 657

La diminution d'activité constatée tant en matière d'école qu'en tourisme trouve son explication dans la météorologie absolument désastreuse dont nous avons été gratifiés jusqu'au 3 juillet 1980. En effet, il n'a pas été possible de rattraper les heures perdues pour cause de mauvais temps

MATERIEL

Au 31 décembre 1980, le parc d'avions se composait de la manière suivante :

a) avions d'école :

5 bravos AS 202 HB-HET, HB-HFA, HB-HFF, HB-HFR, HB-HFV

b) avions de voyage :

2 piper warrior HB-OQS, HB-PBB,
2 piper archer HB-PDZ, HB-PFE,
2 piper arrow HB-PBF, HB-PAL (en location)
1 cessna 172 HB-CDS

c) avion de glacier remorquage

1 piper supercub HB-OPF

d) hélicoptère

1 bell 47 G 2 HB-XIY (en location)

2 appareils ont subi un contrôle des 1000 heures en 1980, soit le HB-HFV et le HB-PBB.

Nous n'avons pas procédé à des révisions de moteur.

L'entreprise TRANSAIR qui se charge de l'entretien depuis plusieurs années a continué à nous assurer de ses services en 1980. Nous avons constaté une nette amélioration des prestations et toute une série de malentendus ont pu être réglés grace à la bonne volonté mise de part et d'autre.

Au cours de l'exercice sous revue, nous avons vendu trois avions : les 2 arrow OIH et OIY ainsi que le CMO et comme vous le savez nous avons eu à déplorer la perte du PBI.

Seul le CMO n'a pas été remplacé compte tenu de la diminution des heures de vol constatée.

La commission technique qui a la lourde tâche de s'occuper de tout ce matériel s'est remarquablement organisée. J'en veux pour exemple que chacun des membres de cette commission est responsable d'un certain nombre d'avions. Cette répartition est d'ailleurs affichée dans nos locaux; vous pouvez la consulter en cas de besoin.

VOL DE PLAISANCE

Je vais tenter de vous résumer ici le rapport établi par le responsable de vol de plaisance M. Bernard MOTTET. Il signale qu'en dépit des circonstances météorologiques défavorables déjà évoquées auparavant les pilotes de vol de plaisance, soit 11 personnes, ont effectué 87 heures de vol en 219 vols.

Une expérience intéressante d'introduction au pilotage agrémentée d'un vol de plaisance a été organisée avec le service culturel de COOP Genève et s'est soldée positivement puisque 27 personnes ont été tentées par la proposition.

Durant la période d'été, sur mandat du comité, les pilotes de vol de plaisance ont participé à l'action PASSEPORT-VACANCES-JEUNES qui s'adressait plus particulièrement aux adolescents de 8 à 15 ans. Voilà une manière bien sympathique de faire connaître nos diverses activités.

LOISIRS

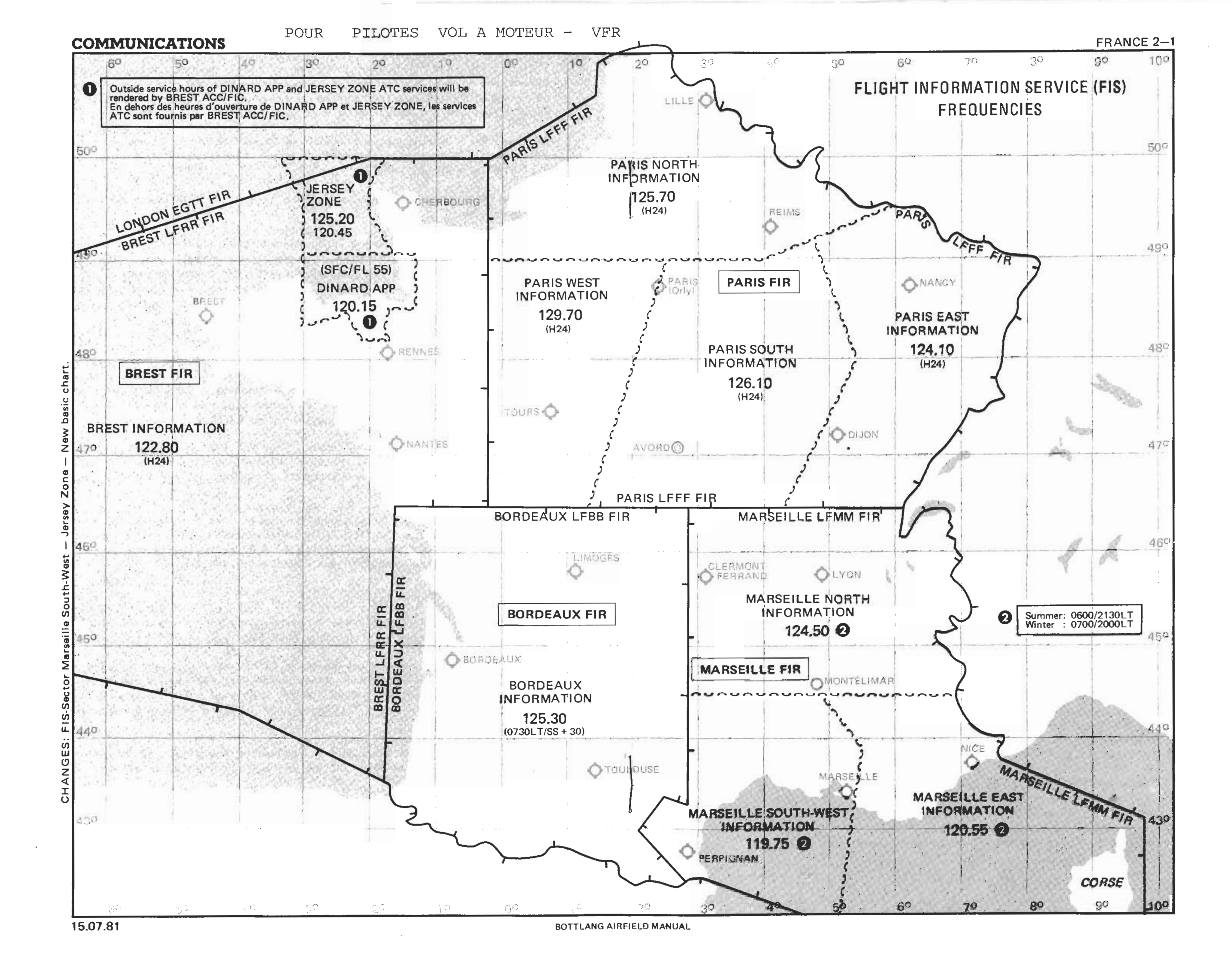
Une commission hors comité présidée par M. Jean RUBELI s'est chargée d'établir un programme destiné à agrémenter vos périodes de loisirs.

Pour des raisons que j'ai déjà évoquées précédemment, à savoir nos difficultés de gestion, un certain nombre de malentendus sont intervenus entre les membres de cette commission et le comité, ce qui a eu pour effet de rendre la tâche de cette commission plus difficile et plus délicate qu'il n'aurait été souhaitable.

Néanmoins, 2 sorties d'avion ont pu être mises sur pied : le 15 juin 1980 à destination d'Avallon et le 27 juillet sur différents aérodromes suisses.

La traditionnelle manifestation d'automne a été organisée les 27 et 28 septembre 1980.

(suite à la page 18)



CHANGES: FIS-Sector Marseille South-West – Jersey Zone – New basic chart.

Comptes 1980

Pour pallier aux difficultés déjà énoncées notre Comité a pu compter sur la collaboration de M. Lucien FAZAN en complément de l'équipe des finances.

En 1980, nos charges ont fortement augmenté pour au moins deux raisons :

1. Le prix de l'essence est passé de Fr 1,29 en janvier 1980 à Fr 1,62 en mars 1981.
2. A la suite de l'accident du PBI, les primes d'assurance de l'ensemble de notre flotte ont progressé de 13% et ceci sans compter la majoration des franchises.

Au vu de cette situation, le Comité a décidé d'étudier trois types de propositions :

a) solution in-house (comptable + machine)
b) solution extérieure (fiduciaire ou société de service)
c) solution mixte.

Compte tenu des expériences précédentes, de la qualification des trésoriers et de leurs très importantes responsabilités, le Comité a décidé de confier le mandat suivant à la fiduciaire OFOR :

- saisies de nos différentes écritures,
- traitement de la comptabilité auxiliaire et de nos statistiques,
- traitement de notre comptabilité générale,
- établissement du bilan.

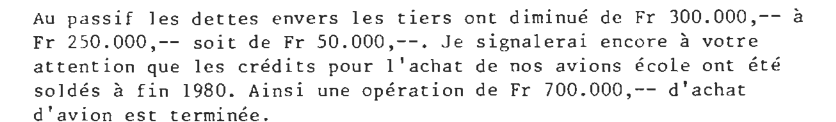
Un cahier des charges et un manuel d'utilisateur ont été établi en collaboration avec Monsieur FAZAN. (Ce manuel décrit de façon détaillée les différentes procédures nécessaires pour effectuer une facturation correcte)

D'autre part, une refonte des modes de facturation et des paiements a également été décidée :

- suppression du bonus-malus
- indiçage mensuel du prix de l'essence et des assurances
- les élèves-pilotes doivent régler préalablement leurs heures de vol.

Les principales variations du bilan concernent à l'actif le poste AVIONS qui passe de Fr 544.000,-- à Fr 416.000,--, il a été augmenté de l'achat du PFE pour Fr 116.000,--, diminué par la vente de l'OIH, l'OIY et le CMO de Fr 154.000,--- et des amortissements de l'exercice pour environ Fr 90.000,--.

Le poste PILOTES DEBITEURS passe de Fr 47.000,-- à Fr 131.000,--, cette augmentation provient pour Fr 52.000,-- de la mise en compte au 31.12.80 des cotisations pour 1981, que vous retrouverez d'ailleurs au passif, et d'une augmentation des comptes ordinaires des heures de vol de Fr 34.000,--. Cette augmentation est représentée par le compte débiteur de l'Ecole IFR.


Au passif les dettes envers les tiers ont diminué de Fr 300.000,-- à Fr 250.000,-- soit de Fr 50.000,--. Je signalerai encore à votre attention que les crédits pour l'achat de nos avions école ont été soldés à fin 1980. Ainsi une opération de Fr 700.000,-- d'achat d'avion est terminée.

Le total des recettes d'exploitation s'est élevé à Fr 657.000,-- contre 684.000,--, les dépenses d'exploitation ont passé de Fr 537.000,-- à Fr 597.000,--. Le résultat brut d'exploitation s'est donc élevé à Fr 60.000,-- contre Fr 147.000,-- en 1979.

Dans les dépenses, le groupe carburant et entretien s'élève à lui seul à Fr 318.000,-- exprimé en coût horaire cela donne Fr 86,-- contre Fr 82,-- l'exercice précédent. Les primes d'assurances ont progressé de Fr 70.000,-- à 85.000,-- soit de Fr 15.000,--.

HB-OPF

Le Comité du groupe ayant pris la décision de vendre le supercub, le Conseil de la Section en a contesté la validité s'appuyant sur la convention de transmission du matériel lors de la création du groupe en 1961. Les points de vue respectifs étant inconciliables, les deux parties ont eu recours à la clause d'arbitrage prévue par cette convention. La décision du tribunal arbitral n'est pas connue à ce jour. Vous en serez informés en temps utile.

Relations extérieures

Comme de coutume, nous avons voué un soin tout particulier au contact avec les communes riveraines de l'aéroport. Lors des journées d'automne nous avons pu compter sur la présence des représentants des municipalités de Meyrin et du Grand-Saconnex. En ce qui concerne le Département de l'Economie publique, il semble bien à la lecture de récente correspondance, et à moins d'un gigantesque malentendu, que nos adversaires les plus sérieux se situent à ce niveau et non plus chez les riverains. Comme le dit la sagesse populaire, on n'est jamais trahi que par les siens. Ceci en dépit des paroles bienveillantes de soutien prononcées par le chef du département lui-même à l'occasion de l'apéritif de nouvel-an. Soyez assurés que nous suivrons cette affaire avec toute l'attention qu'elle mérite et qu'au besoin nous organiserons l'union sacrée de tous les pilotes, du pilote de ligne à l'élève avec l'appui des vétérans pour que cesse enfin cette constante remise en question de notre existence-même.

Projets et politique poursuivie

Le projet le plus important est notre participation à la construction d'un nouveau hangar réservé exclusivement à notre groupe. Selon les plans de l'aéroport et l'aménagement intérieur prévu avec notre concours, l'école de vol à moteur devrait être transférée dans de nouveaux locaux à l'intérieur du hangar. Les modifications des lieux seront assorties d'une suppression des services fournis actuellement par l'aéroport, soit les pleins de carburant et la sortie et rentrée des avions dans les hangars.

1981 marquera donc un tournant dans nos habitudes, dans notre gestion. Un renforcement de l'esprit du Club, du sens de la solidarité devrait permettre à notre exploitation de se dérouler sans heurt. En effet vous devrez sortir et rentrer les avions vous-mêmes, faire les pleins, nettoyer le pare-brise, contrôler l'huile etc. Vous deviendrez enfin des pilotes responsables totalement. En cas de dégâts constatés aux avions, le dernier utilisateur sera présumé responsable, peut-être en résultera-t-il une plus grande attention dans les checks après-vol qu'on a tendance à oublier si souvent! De ce point de vue cela représentera un peu un retour aux sources de la vraie aviation. Par contre les nouvelles structures administratives feront de notre association un Club à la gestion moderne.

Compte tenu de ces importantes mutations nous considérons la période 1981-1982 comme une période de consolidation des nouvelles structures et d'observation de l'évolution des mantalités à Cointrin.

Malgré les voeux insistants des pilotes de vol de plaisance nous n'avons pas décidé de remplacer le CMO. Peut-être le nouveau Comité élu ce soir sera-t-il plus sensible au chant des ces sirènes.

Pour conclure ce rapport je voudrai rappeler une fois de plus les règles de prudence élémentaires qui sont un gage de survie pour chaque pilote. L'accident du PBI est encore dans toutes les mémoires, trois morts cela ne s'oublie pas si vite. Les causes de ce malheur sont parues récemment, elles sont claires : conditions météorologiques défavorables. Devrons-nous continuer à déplorer de telles imprudences ou ces exemples serviront-ils peut-être à d'autres, les rendront-ils attentifs, prudents?

On peut, légitimement douter de l'effet dissuasif de ces tragédies, quand moins d'une année après notre Comité doit prendre l'énergique mesure d'interdiction de vol envers l'un des membres, dont le seul tort à ses yeux est de trop aimer voler. Mais a-t-il seulement songé un instant aux ennuis qu'il provoquera en cas d'accident. Sans parler du devoir d'avertir les proches de la disparition d'un être cher, de la merveilleuse mission qui nous transforme en oiseaux de malheur, alors que notre seul désir c'est d'être oiseau dans le bleu infini, il y a les inévitables contingeances matérielles. D'un aspect purement pragmatique en 1980, ces conséquences se chiffrent à une augmentation de Fr 15.000,-- de nos assurances et pour combien d'années? C'est vous qui en supportez les conséquences, souvenez-vous donc que charité bien ordonnée etc...

"Homme-oiseau, dis-moi, toi qui possède
le don magique du vol, ce don ne
serait-il qu'un échange, il ne serait
pas naturel?

Ton cerveau serait-il limité à ce point
que l'acquisition de cette connaissance
ne se fasse qu'au prix de la perte de
jugement?

Perdrais-tu ta sagesse en quittant le sol?



N'aurais-tu rien retenu de la leçon
de Dédale à Icare?

Le soleil te ferait-il inexorablement
perdre tes ailes?

Comment? ce ne sont pas tes ailes,
elles ne t'appartiennent pas?
C'est Eole qui te les a prêtées.

Tu n'es donc qu'une fourmi parmi d'autres,
douée d'un plus grand goût d'aventure.

En ce cas, tout espoir n'est pas perdu,
car les fourmis sont exemple de sagesse
de discipline, de solidarité.

Tu me rassures je peux donc espérer vivre
sans la fatalité des larmes précoces et
des fleurs pour les cacher."

Que ces quelques réflexions ne gâchent pas votre joie, le vol est la plus belle activité de l'Homme, elle lui permet enfin de voir sa terre comme un ensemble.

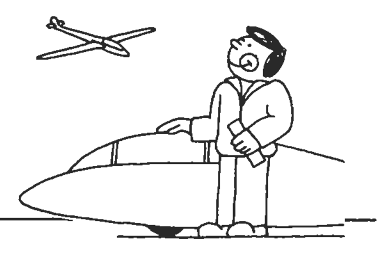
Merci de votre patience et de votre attention, que la saison 1981 vous soit propice et que vos vols, que je souhaite nombreux, vous apportent la joie à laquelle vous aspirez.

Le Président

Michel FAVRE



groupe de vol à voile



La Fête du Vol-à-Voile de Montricher
samedi 22 août 1981

Les Groupements de Vol-à-Voile de Genève et de Lausanne n'ont pas ménagé leurs efforts pour soigner dans les moindres détails l'organisation de cette manifestation qui marquait le 10ème anniversaire de la création du Centre de Vol-à-Voile de Montricher et le Cinquantenaire du Groupement de Genève. Il restait encore l'inconnue du temps mais, ce jour-là, il avait décidé de se rallier aux organisateurs et était formidable.

La Fête du Vol-à-Voile n'aurait pas pu être mieux réussie. Dès 10 heures du matin, sous un ciel bleu, un carrousel de planeurs, avions et modèles réduits a défilé sans arrêt. Les spectateurs les plus matinaux ont pu "goûter" en "hors-d'oeuvres" aux acrobaties simultanées de trois planeurs, à une nostalgique présentation d'un ancien De Havilland Moth et à d'audacieuses évolutions de modèles réduits d'hélicoptères. Pendant ce temps, quatre biplaces et deux motoplaneurs donnaient des vols d'initiation à qui le désirait.

Dès 14 heures, après les allocutions des autorités et des Présidents des Groupements vélivoles de Genève et de Lausanne prononcées devant une foule toujours plus importante, les présentations au programme ont repris de plus belle, se succédant sans un moment de répit. On a pu ainsi admirer :

- la splendide acrobatie de l'Astir de Lausanne;

- les silencieuses évolutions du S.18, un planeur "old timer"



qui semblait avoir oublié son âge et qui donna une brillante démonstration de sa capacité d'exploiter la moindre thermique;

- une nouvelle et excellente présentation acrobatique en formation de trois planeurs de Groupement de Genève;

- une deuxième démonstration du De Havilland Moth qui ne nous a pas privés de passages au raz des "marguerites";

- l'époustouflant programme d'acrobaties en patrouille serrée des deux Pilatus B4 du Groupement de Genève;

- les paras du Groupement de Genève qui ont voulu, eux aussi, participer à la fête en effectuant deux sauts d'un Pilatus Turboporter suivis d'un atterrissage de précision dans "un mouchoir";

- les modèlistes des Groupements de Genève et de Lausanne qui ont présenté une magnifique série d'acrobaties d'hélicoptères téléguidés avec vols sur le dos;

- le remorquage de planeurs par une maquette de Robin et les exercices de voltige d'une maquette de Pilatus B4 qui termina sa présentation par la même figure exécutée par l'Astir;

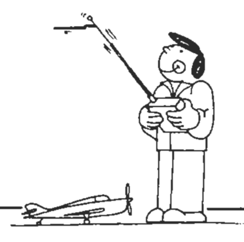
- enfin, en dépit du Joran qui s'est levé en fin d'après-midi, l'envol silencieux et majestueux d'une montgolfière.

Tout au long de cette manifestation, les vols d'initiation se sont poursuivis

Bref, sans un moment de répit, toutes ces évolutions spectaculaires ont fait de cette journée une réussite que nous aurons encore le plaisir d'apprécier, je l'espère.

GianFranco Lusso

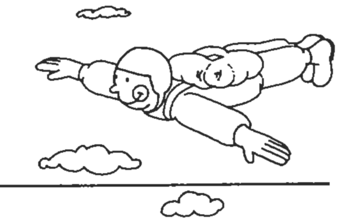
groupe de modélisme







groupe de parachutisme



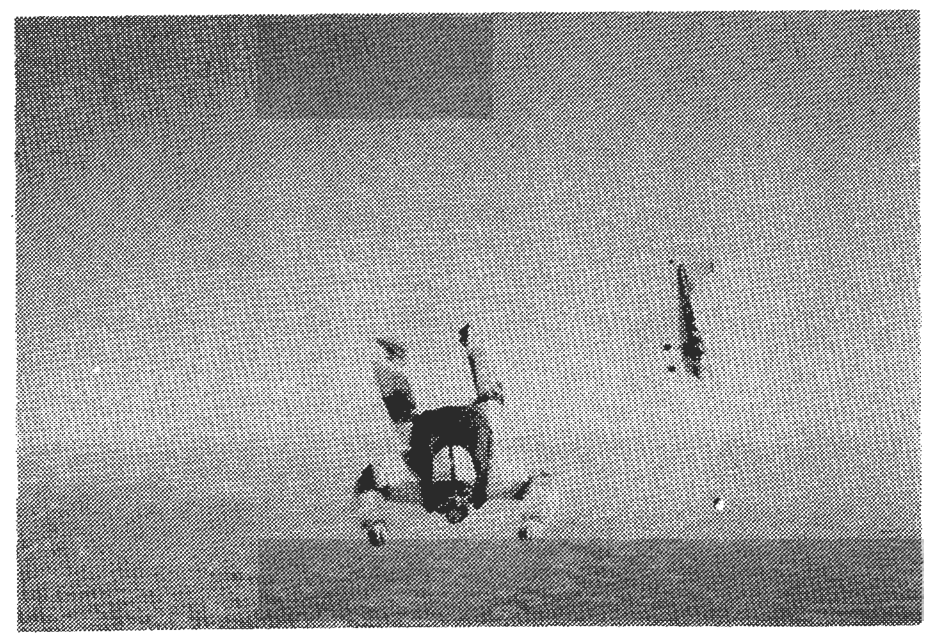
Un après-midi d'août

Titre banal. Pourtant dans un après-midi il peut se passer les pires choses ou au contraire, les meilleures. Surtout que cette année, il semblerait que la chance nous ait un peu boudé.

Le groupe de vol à voile fêtait les dix ans de son terrain et avait demandé à notre président de participer à leurs réjouissances en effectuant deux sauts de démonstration au-dessus de Montricher.

Michel Stadelmann a dû faire preuve de toute sa vista téléphonique car, entre les sauteurs absents, en vacances ou en stage et les avions qui sont là, qui ne sont plus là, que l'on va chercher ailleurs et qui finalement seront là, il y a de quoi attraper des sueurs froides, tièdes et bouillantes.

Après toute cette jonglerie, nous nous retrouvons à 13 heures à Cointrin. Sept parachutistes plus la charmante Viviane, pas celle d'Europe 1, la nôtre, comme passagère.



Le programme établi est le suivant: un saut à Choulex, ensuite décollage et premier saut à Montricher, resaut à Montricher, retour à Genève via Choulex pour un quatrième saut en fin d'après-midi.

Si le parachutisme est un sport d'attente, ce coup-là, nous n'avons pas perdu notre temps et tout cela dans la bonne humeur.

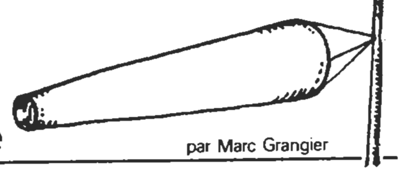
Il faut relever également l'accueil des responsables du vol à voile, d'une extrême gentillesse et courtoisie qui n'est plus à décrire mais à confirmer.

Pour les sauts, une fois de plus on ne peut que constater que le travail à sept ou à huit ne s'improvise pas; nous avons procédé à la valse des bases, ce qui n'arrange pas grand chose, car ce qu'il manque c'est l'entraînement ensemble, mais le dernier saut fut pas mal du tout, dans la quiétude de la soirée naissante, après avoir traversé le lac en face de Montricher, survolé la côte française et arriver à l'altitude désirée, surplomber Genève et son jet d'eau qui pour la circonstance s'était transformé en magnifique manche à air.

Relevons les largages au poil de Michel Stadelmann. Si ce n'est la petite frayeur que nous a faite Jacqueline, tout s'est passé formidablement. Nous nous sommes amusés sérieusement. C'était un bel après-midi d'août.

R. Valluis

nouvelles de l'aviation générale



par Marc Grangier

Une situation difficile

Depuis le début de cette année, les choses vont mal dans le domaine de l'aviation générale. La plupart des constructeurs de monomoteurs se plaignent de la mévente de leurs appareils du bas de la gamme, par suite de la récession économique et des difficultés d'obtention de prêts à des taux d'intérêt raisonnables.

Plusieurs sociétés américaines ont été placées dans l'obligation soit d'arrêter la production de certains modèles, soit d'interrompre momentanément leurs chaînes de production. En France, la firme Robin a même déposé son bilan à la fin juillet, ce qui paraît pour le moins surprenant pour ceux qui sont allés au Salon du Bourget et ont vu les nouveaux modèles du constructeur de Dijon. Mais la crise économique actuelle ne favorise pas la vente des avions monomoteurs, dont les livraisons au cours des sept premiers mois de cette année ont baissé de plus de 22% par rapport à la période correspondante de 1980.

Une autre raison est l'augmentation des prix du carburant et aussi le fait que dans plusieurs pays, comme le Royaume-Uni, il est de plus en plus difficile selon les régions de se ravitailler en essence d'aviation.

Des raisons d'espérer

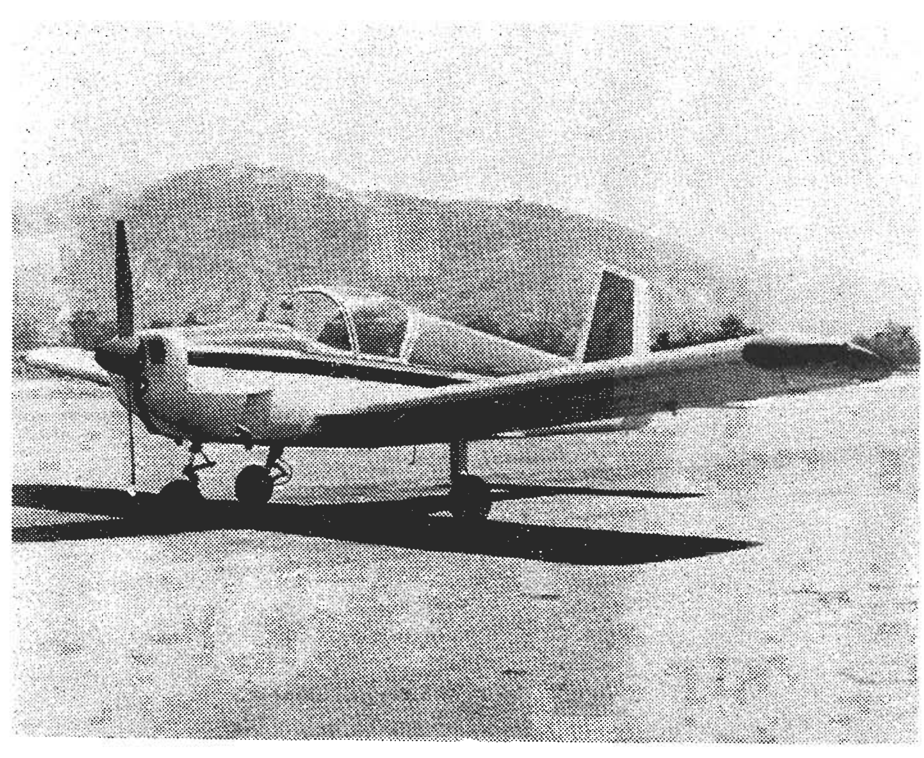
Il existe cependant quelques raisons d'espérer, d'une part pour les pilotes et d'autre part pour les constructeurs qui s'ils veulent vendre leur production devront mettre au point des appareils toujours plus économiques à l'achat et en exploitation.

Pour bien des aéroclubs se pose en effet la question d'essayer d'offrir aux membres des conditions les plus avantageuses possible, avec cependant un niveau de sécurité irréprochable.

Dans le secteur des petits avions d'entraînement et de tourisme, les Cessna 132, Piper Tomahawk et Beech Skipper règnent en maîtres sur le plan mondial, mais quelques constructeurs essaient de pénétrer sur ce marché, en proposant des solutions encore plus économiques.

C'est le cas par exemple d'Adams Industries, une société américaine de Détroit, qui a décidé de reprendre la production du Thorp 211, un biplace métallique qui avait été homologué en 1964 mais dont la fabrication en série n'avait pas été lancée. Cet avion, qui est propulsé par un moteur Continental O-200A de 100 ch, est vendu 19 990 dollars, c'est-à-dire près de 5000 dollars de moins que le modèle concurrent le moins cher. Selon son constructeur, il a en outre une consommation de carburant très faible, de l'ordre de 18 litres à l'heure.

Adams Industries envisage d'en fabriquer 100 exemplaires dans la première année de production, pour arriver à 300 unités par an d'ici à 1983. Les premiers appareils de série seront livrables en octobre prochain.

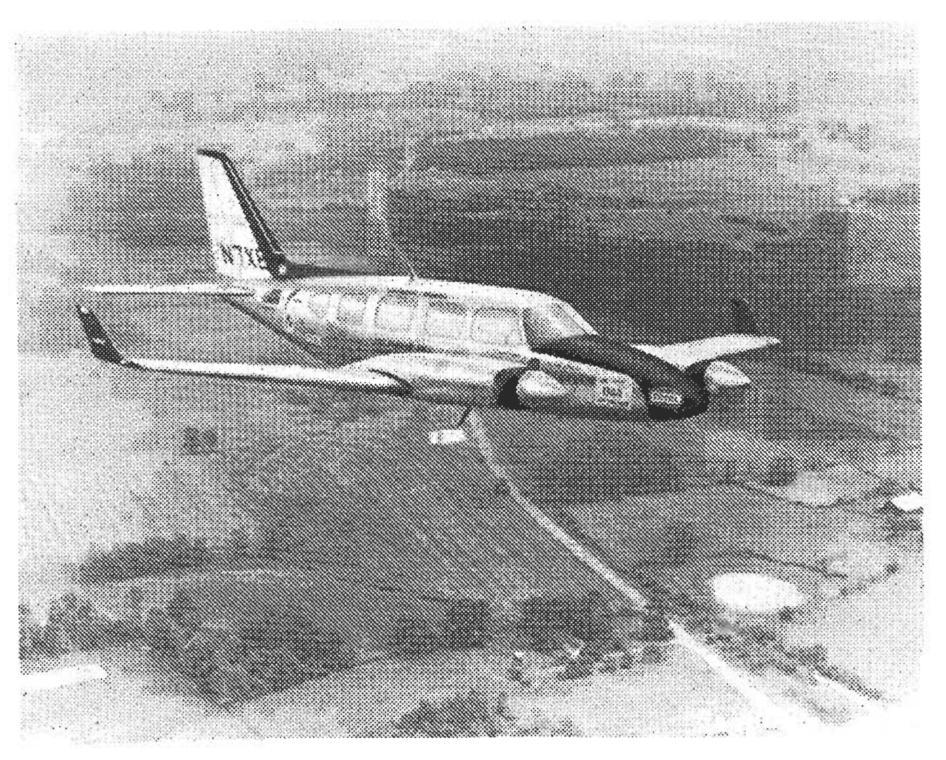


Le monomoteur biplace Thorp 211.

Reste encore à savoir si ce modèle aura le succès escompté, car bien que le prix de vente soit certes très attrayant, il faudra encore que le service après-vente arrive à la hauteur des ambitions du constructeur.

Un bimoteur Piper modifié vainqueur de la Transat 1981

Maintenant que les passions se sont calmées en ce qui concerne la première course aérienne Paris-New York-Paris, il est intéressant de revenir quelque peu sur les résultats de cette épreuve, et en particulier d'examiner l'avion qui a remporté la première place dans la catégorie des bimoteurs légers. Cet appareil est une version modifiée par Colemill du Piper Navajo PA-31, auquel ont été apportées de nombreuses améliorations, parmi lesquelles on peut noter l'installation d'ailettes d'extrémité de voilure, d'hélices quadripales à profil spécial et d'un régulateur Woodward pour assurer qu'en toutes circonstances la puissance optimale des moteurs était disponible.



Le bimoteur Piper Navajo PA-31 modifié.

Du fait de l'élimination de tout le poids mort à bord de l'avion (sièges non utilisés, instruments superflus, plancher de cabine, panneaux intérieurs, et même la peinture de la cellule) le niveau de bruit dans la cabine était très élevé, et l'équipage a eu beaucoup de mérite à le supporter pendant les 28 heures et 13 minutes de vol. (Rappelons ici que le gagnant de la catégorie 1 est un Beech Bonanza modifié par Smith Speed, qui a effectué le trajet Paris-New York-Paris en 38 heures et 29 mn). A l'origine, le Panther avait été doté d'une perche pour permettre le ravitaillement en vol, mais celle-ci ne fut pas utilisée. Sinon, cette technique lui aurait permis d'avoir une autonomie de 17 heures de vol en n'emportant du carburant que pour 10 heures de vol. Mais ignorant si les règlements autorisaient ce procédé, les pilotes Boyd Munro et Russ Hancock se ravitaillèrent normalement à Shanon et à Gander.

J.A. 1213 Onex

Retour à:
Mario Massarotti
Rue de Saint-Jean 58
1203 Genève

notre succès de chaque année: au soleil de la

FLORIDE

A **NOEL NOUVEL-AN**
16 jours dès 1'980.- FS

AINSI QU'EN **FEVRIER** ET A **PAQUES**
10 jours dès 1'990.- FS

* tous les voyages effectués par vols de ligne uniquement et accompagnés dès Genève !

* groupes limités à 40 personnes et d'expression francaise exclusivement !

* AU RETOUR, séjour de 24 ou 48 h. (selon les dates) à NEW YORK !

* programme varié: visites (dont SEA WORLD, DISNEY WORLD et CAP KENNEDY) + séjour balneaire à DAYTONA BEACH !!

© Walt Disney Productions

* plusieurs centaines de clients enthousiasmés

donc, chaque année, *de plus en plus demandé...*

Demandez-nous sans tarder notre **magnifique** brochure qui vous sera adressée **gratuitement** et **sans engagement**. Vous y trouverez, **également**, tous renseignements relatifs à nos fameux **VOYAGES POUR ENFANTS SEULS** que nous organisons, **chaque année**, durant les **vacances scolaires** de février, Pâques, d'été et d'octobre.



